

名古屋と航空機産業 商工都市から軍需工業都市へ

著者	笠井 雅直
雑誌名	名古屋学院大学 ディスカッションペーパー
号	118
ページ	1-35
発行年	2016-11
URL	http://doi.org/10.15012/00000781

名古屋と航空機産業
—商工都市から軍需工業都市へ—

笠井雅直



名古屋学院大学総合研究所

University Research Institute
Nagoya Gakuin University
Nagoya, Aichi, Japan

名古屋と航空機産業
—商工都市から軍需工業都市へ—

笠井雅直

目次

はじめに

- 1、都市・名古屋の発展史—商工都市から軍需工業都市へ—
- 2、紡織工業中心の名古屋市工業
- 3、昭和初期の名古屋市主要生産品
- 4、1、軍需品・輸出雑貨生産の都市へ
- 4、2、名古屋市主要工場・従業員別ランク（1935年）
- 4、3、愛知・名古屋の企業者活動
- 4、4、名古屋産品・輸出雑貨
- 5、1、名古屋市工業構成の変化—航空機工業中心へ—
- 5、2、名古屋における航空機産業の歩み
- 5、2、1、域内の航空機生産の先駆け—陸軍工廠—
- 5、2、2、三菱重工業名古屋航空機製作所
- 5、2、2、1、三菱の進出
- 5、2、2、2、戦前における三菱重工業名古屋航空機製作所の全国的な位置
- 5、2、2、3、国産化と国際的な開発競争への参入—零式艦上戦闘機の開発へ
- 5、2、2、4、海外技術情報の収集（1935年前後）
- 5、2、3、愛知時計電機
- 5、2、3、1、愛知時計電機の航空機事業への進出
- 5、2、3、2、愛知時計電機の経営は名古屋資本の総力
- 5、2、3、3、愛知時計電機・愛知航空機の製造実績
- 6、戦時期名古屋市の工業構成の変化
- 6、1、名古屋の工業生産は繊維工業から重化学工業中心へ
- 6、2、名古屋の工業の航空機工業への特化
- 7、労働力の動員—中部圏の発端—
- 7、1、労務要員動員
- 7、2、工場増産と住宅事情—名古屋市人口、130万人へ—
- 7、3、1、労働者の生活—紡織工業—
- 7、3、2、労働者の生活—航空機工業—
- 7、4、航空機増産と愛知県・名古屋市

はじめに

中部・愛知への航空機産業の集積。国内の主要航空機メーカーである三菱重工業、川崎重工業、富士重工業の組立工場が立地し、そして三菱重工業管下の三菱航空機において、MRJの開発・製造がおこなわれている。2008年に事業化が決定し、2015に第1号機が愛知県営名古屋空港で初飛行したMRJの開発は、日本の伝説的な航空機製造に関する職人技・熟練技術を結集したものであった〔MRJ—the outcome of Japan's legendary craftsmanship〕(三菱航空機株式会社・会社案内・2014年)。

MRJ



日本語



(三菱重工業株式会社、<http://www.flythemrj.com/j/media/> 2016年、掲載許可済)

戦前の中部・名古屋は、航空機産業の全国的な中心地であった。

「名古屋を中心とする中部地区はかつて愛知、川崎、中島、三菱等の四大航空機メーカーが集結して全国の七割を生産し、これに関連して材料工業、部品工業、下請工業等多くの関連産業が発達し、わが国航空機工業の最大の中心地をなしておったのであります…当地区産業、就中機械金属工業は航空工業中心の発展過程を経たもので[ある]…」(名古屋商工会議所・中部航空工業懇談会「名古屋大学航空学科復活等に関する要望書 写」『昭和34年度 雑件綴』名古屋市市政資料館所蔵)。

1、都市・名古屋の発展史―商工都市から軍需工業都市へ―

城下町から近代都市へと変化した名古屋。

大正期には「名古屋…東西両京の間にある大都会である。商業振に新鋭の覇気があって」「名古屋は確かに未来のある都会」として、「商業都市」として見られていた（『日本巡遊 汽車の旅』全国名所案内社、1920年）。

名古屋は都市計画を強力に推進することで、昭和初期には、「商工都市」とはいうものの事実是一大工業地であって」「名古屋は工業都市」（『名古屋』名古屋市役所、昭和2年）という評価に至る。

昭和恐慌、満州事変以降、都市・名古屋については、「本邦第三の大都会名古屋市」「躍進青年都市名古屋」として、工業の発展によるものとしている（『旅窓に学ぶ 東日本編』ダイヤモンド社、1936年）。日中戦争以降、名古屋は「軍需工業地帯として今次事変の発生以来更に重視され本邦有数の重要地域を占めると共に繊維工業地帯としても冠絶し近時飛躍的な発展を示して」いるとしている（『産業之日本 大名古屋案内 昭和十五年度版』産業之日本社、1940年）。軍需工業地帯であり繊維工業地帯でもあるという一時代を経て、対米英との開戦以降、名古屋は、「重工業、特に軍需工業の拡張過程によって全く相貌を一変して工業都市」と規定されるに至る（『産業之日本 大名古屋案内 昭和十七年度版』名古屋経済研究所、1942年）。あげて、軍需工業、なによりも航空機工業に偏重した工業都市、軍需工業都市・名古屋となるのであった（『新修 名古屋市史資料編近代3』）。「発展素晴らしき名古屋の偉観」（『産業之日本 大名古屋案内 昭和15年版』）は、以下。

「大名古屋美観 躍進大中京の息吹くところ広小路通の盛観」



（絵はがき『名古屋』名古屋市市政資料館所蔵）。

2、紡織工業中心の名古屋市工業

明治の工業化、産業革命の進展の結果、明治末の名古屋市工業においては、紡織工業が主となる。名古屋に特有な陶磁器なども上位を占める。

「名古屋商品の製産と販路」（明治43年分、愛知県統計）上位10品目

織物	25、360、430円
紡績綿糸	16、153、736
蚕糸	14、829、366
酒類	6、642、908
陶磁器	5、331、262
醬油溜	3、294、734
染物	2、323、612
セメント	1、614、528
菓子	1、607、026
建具	1、422、436

（『愛知県商品陳列館報告』第17号、1912年8月12日）。

帝国撚糸織物株式会社機織場(明治29年の創設で、金城村に立地し、職工330名)



帝國撚糸織物株式會社機織場

（『愛知県写真帖』第10回関西府県聯合愛知県共進会協賛会、1910年）。

3、昭和初期の名古屋市主要生産品

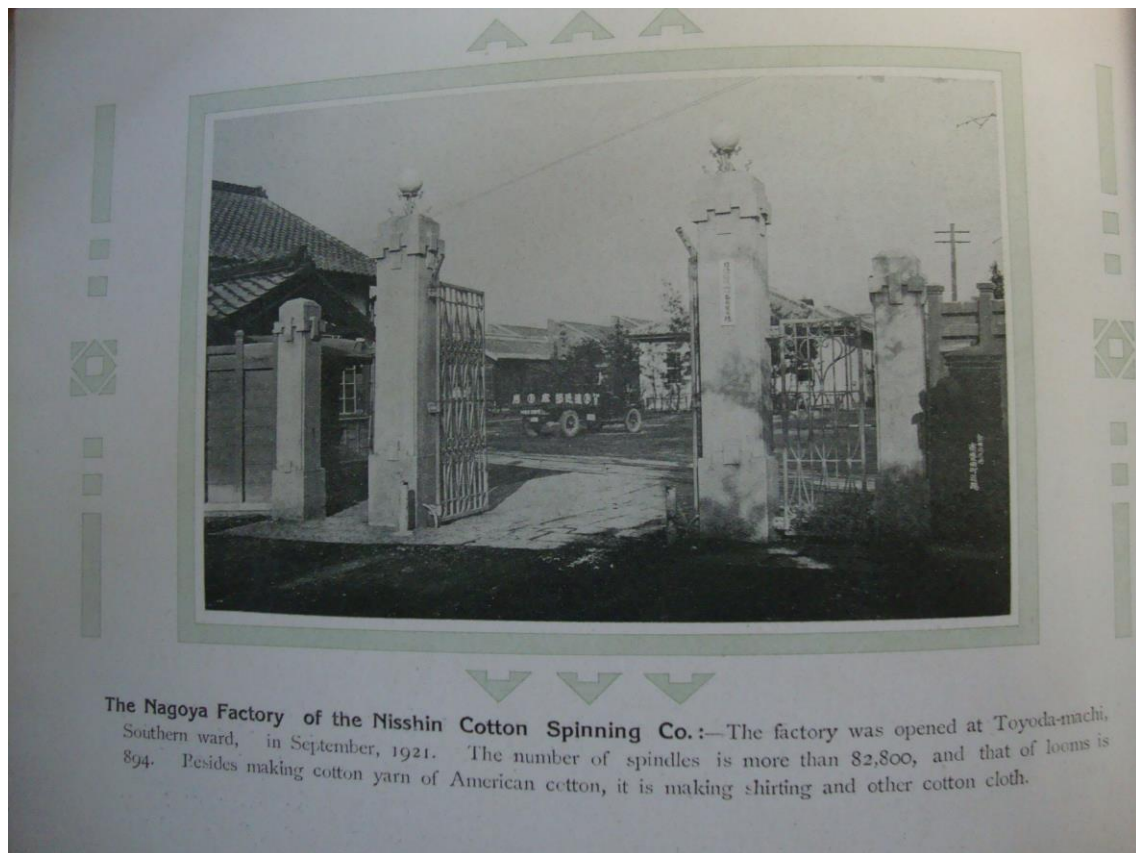
昭和初期の名古屋市の主要生産品は、織物、綿糸が圧倒的であり、諸機械も上位品目に登場し、第一次大戦以降の重工業化が名古屋でも進展したことが窺われる。

上位10品目（昭和4年中の工産額）

織物類	98、473、358円
綿糸	47、663、531
製粉	19、827、511
煙草	16、318、286
陶磁器	15、851、347
毛糸	14、231、914
染物染糸	8、053、132
莫大小	8、047、560
製函	7、886、995
諸機械	7、500、680

（『名古屋工業の現勢 昭和七年四月』名古屋商工会議所）。

日清紡績・名古屋工場（南区豊田町に立地、昭和7年現在の職工数は1、628人）



（『CITY OF NAGOYA AND ITS ENVIRONS』名古屋市役所、1927年）。

4、1、軍需品・輸出雑貨生産の都市へ

名古屋は、満州事変・金輸出再禁止を契機として「軍需品並びに輸出雑貨生産の都市」となる（『愛知の貿易』昭和12年4月号）。

名古屋市において、軍需工業に従事する人員は3万4千人以上に上り、その家族を含めた人口は約1割を占めた。

「軍需工業に従事する人員を調べてみると、各会社及び熱田の陸軍工廠、千種機器製作所を合わすと3万4千4百名にして、其の家族平均3名とすると10万4千4百名、名古屋市人口の約1割（青木鎌太郎）」（『名古屋商工会議所月報』1935年8月）。

名古屋市主要工場分布図（1935年頃）



（『第21回 名古屋市勸業要覧 昭和11年版』名古屋市産業部庶務課、1936年）。

4、2、名古屋市主要工場・従業員別ランク（1935年）

1935年の名古屋の主要工場の従業員数からみると、上位のほとんどは紡織工業の工場がしめているが、トップは航空機製造の三菱重工業・名古屋航空機製作所と愛知時計電機、そして、鉄道車輛製造の日本車輛製造という機械工業の工場となっている。

名古屋市主要工場・従業員数別ランク（1935年末現在）

会社工場名	住所	製造品	従業員数（人）
三菱重工業・名古屋航空機製作所	南区大江町	飛行機	5、658
愛知時計電機・工場	南区千年町船方	飛行機	4、532
日本車輛製造	南区熱田東町梅ノ木	車輛	3、006
服部商店熱田工場	南区東町東起18	綿糸	2、464
日本陶器	西区則武町	陶磁器	1、808
日本毛織・名古屋工場	中区岩塚町一軒立切35	毛糸	1、763
豊田紡織・南工場	中区米野町頼ヶ島29ノ1	金巾	1、738
日清紡績・名古屋工場	南区豊田町道德西ノ割2923	綿布	1、650
陸軍造兵廠名古屋工廠・熱田兵器製造所			1、601
近藤紡績所	南区呼続町窯5	綿糸布	1、507
愛知織物・千種工場	東区千種町高見35	綿糸綿布	1、461
東京モスリン紡織・名古屋工場	東区下飯田町1000	毛糸	1、324
帝国撚糸	西区上名古屋町	絹織物	1、167
名古屋紡績・名古屋工場	南区八熊町上新谷2388	綿糸	1、037

以下、名古屋市主要工場分布図に記載の会社工場、従業員数、100人以上を掲出する。

陸軍造兵廠名古屋工廠千種製造所			不明
東洋紡績・大曾根工場	東区上飯田1000	絹紡糸	948
名古屋製陶所弦月工場	東区千種町弦月	洋食器	817
内外紡績	南区瑞穂町五反田88	綿布	737
原名古屋製糸場	西区田幡町	生糸	540
豊田押切紡織	西区葭原町4丁目1	綿布	563
浅井製材	南区千年町裏畑	箱類	450
大同電気製鋼所築地工場	南区東築地5号地313233	鋼	378
三菱電機・名古屋製作所	東区矢田町18丁目	電動機	377
大同電気製鋼所熱田工場	南区熱田東町丸山	鋼	366
岡本工業	中区東郊通り7丁目	自転車	345
豊田織布菊井工場	西区西藪下町1ノ9	綿布	336

大阪機械製作所名古屋工場	南区豊田町羽城裏 9 5 ノ 1	諸機械	3 2 2
白川製陶	東区矢田町	硬質陶器	3 0 4
共和綿布	南区熱田西町	綿布	2 5 2
名古屋市電気局西町工場	南区熱田新田東組	電車	1 9 5
日本ミシン製造	南区瑞穂町	ミシン	1 9 4
矢作工業・名古屋工場	南区昭和町	人造肥料	1 9 4
山岸製材・尾頭工場	南区西古渡町柳田	製材	1 8 9
ジャイアントナカノモータース	南区熱田前新田	自動車	1 8 6
御幸毛織・庄内工場	西春日井郡山田村大字小田井	毛糸	1 7 9
高岳製作所	東区高岳町 2 丁目	諸機械	1 7 6
三共製菓	西区桜木町 4 丁目	ビスケットゼリー	1 7 2
亜細亜製靴	南区豆田町	靴	1 7 0
小野田セメント・愛知支社	南区熱田東町	セメント	1 6 6
松村硬質陶器	東区千種町北畑	陶器	1 6 8
大日本麦酒・名古屋工場	東区高松町 1 丁目	ビール	1 6 3
愛知時計	南区堀田通り	時計	1 6 0
名古屋製陶所山田工場	東区山田町 5 丁目	便器	1 5 0
三面織布工場	中区広路町北西場 1 8	綿布	1 5 0
山梅自転車製作所	中区清船町 2 丁目	フレーム	1 4 8
合名会社平野製作所	西区則武町野畑	力織機	1 4 7
東邦瓦斯・名古屋製造所	中区御器所町高縄手	瓦斯	1 4 3
東海電極製造・名古屋工場	中区堀江町 8 丁目	電極	1 4 3
金城鑿岩機製造	南区豊田町ホノ割 9 1 0	鑿岩機	1 3 6
河本製機所	東区布池町	原軸	1 3 0
堀尾染布工業場	東区杉村町道下 2 5 5 4	染色整理	1 2 4
明治時計製造合資会社	南区明治町	時計	1 2 4
大隈鉄工所大曾根工場	東区東大曾根町	諸機械	1 1 8
合名会社池山商店製菓部	西区西菊井町	ビスケットゼリー	1 1 3
丸八ポンプ製作所	南区玉船町 4	ポンプ	1 0 8
名古屋明礬製造合資会社	南区築地町 5 5	明礬	1 0 2
高野時計製造所	中区三田町	時計	1 0 0

(『愛知県商工要覧 昭和 1 2 年 3 月』愛知県経済部商工課、1 9 3 7 年、名古屋陸軍造兵廠記念碑建立委員会『碑の建立と思い出』1 9 8 0 年)。

※陸軍造兵廠名古屋工廠・千種兵器製造所の従業員数は不明。

4、3、愛知・名古屋の企業者活動

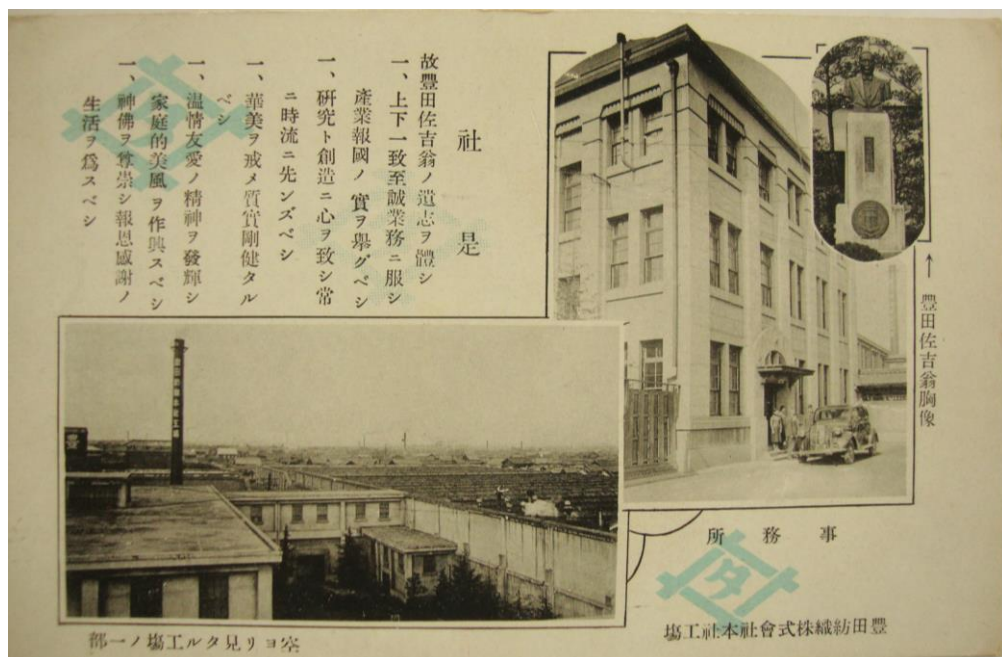
名古屋には、三菱重工業や三菱電機のような進出企業も多く立地しているが、管内では豊田系の企業が有力な位置を占めるようになり、愛知時計電機もその位置を高める。

愛知・名古屋の企業者所得ランキング（1935年度）

○名古屋税務署管内昭和10年度の個人所得・事業収益・乙種資本利子・臨時利得四税のランク表○

58万円	豊田利三郎(豊田紡織株式会社常務取締役)
57万円	伊藤次郎左衛門(株式会社松坂屋取締役社長・株式会社名古屋製陶所取締役社長)
54万円	豊田喜一郎(豊田紡織株式会社取締役)
20万円以上	瀧 信四郎(株式会社瀧兵商店取締役社長) 岡谷惣助(岡谷合資会社代表社員)
10万円以上	豊田佐助(豊田紡織株式会社取締役社長・菊井紡織株式会社専務取締役)、荒川長太郎(荒川長太郎合名会社代表社員)、広瀬実光(日本陶器株式会社取締役社長)、後藤安太郎(後藤商事株式会社取締役社長・名古屋米穀取引所理事長)、加藤勝太郎(株式会社加藤商會取締役社長)、神野金之助(神野同族株式会社取締役社長・三河水力電気株式會、社取締役社長)、青木鎌太郎(愛知時計電機株式会社取締役社長)(『名古屋新聞』1935年6月25日)。

豊田紡織・事務所・本社工場、そして社は



(絵はがき『豊田紡織株式会社』愛知県公文書館所蔵)。

4、4、 名古屋産品・輸出雑貨

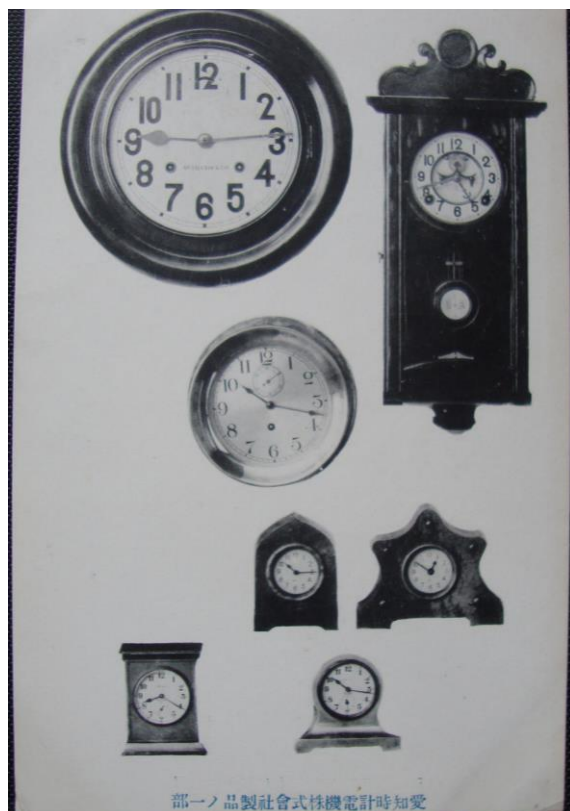
1935年頃の名古屋産品と輸出雑貨は、陶磁器製品を筆頭としていた。

名古屋市特産品(単位、千円)		主要生産者
陶磁器	17,707	日本陶器・名古屋製陶・佐治タイル
菓子	9,432	東海製菓名古屋工場・三共製菓・松岡商店・奥村商店・高木商店
鼻緒	5,641	服部商事・高木・太田商店・名倉商店
時計	1,521	尾張時計・名古屋商事・高野時計製造所・愛知時計電機
一閑張	1,505	黒田忠譲・名古屋碍質紙器・万茂商店
扇子	1,335	扇由商店・平松孫七・加納襲賢・中村源蔵
提灯	700	中善・中村・堀田商店

(『名古屋駅貨物要覧』1935年4月)。

名古屋市産業の主なるものは工業で、「殊に中小企業家の数多きことを特色とする」。『愛知の貿易』(1937年10月号)によれば、中小経営が圧倒的であり、4人以下の工場が77.7%を占め、30人未満工場については、都市雑工業が含まれる産業分類「その他の工業」では、78.8%で、製材木工業や食料品工業が55%強となっている。

愛知時計電機の主要製品の掛時計・置時計



(絵はがき『愛知時計電機』)。

以下の著名な輸出雑貨・大正琴は、「日本考案楽器聲光社の製造にかかる」ものであった。



(名古屋輸出楽器玩具工業組合『定款並諸規程 昭和9年4月改訂』、名古屋大学大学院経済学研究科附属国際経済政策研究センター所蔵)。

5、1、名古屋市工業構成の変化—航空機工業中心へ—

名古屋市工業の航空機工業中心への歩み

1937年7月13日、盧溝橋事件おこり、同年8月13日、上海において日中両軍衝突し、戦火華中に拡大する中、同年8月1日、海軍の陸上攻撃機の増産のための第一回増産会議が三菱重工業名古屋航空機製作所において開催され、中島飛行機、愛知時計電機、川西航空機の三機体製作会社と多数の材料会社が招集される。名古屋の三菱重工業名古屋航空機製作所が航空機生産の全国的な拠点となり、名古屋は「帝国枢要の地」であることが明らかとなる。

「…昭和12年…八月一日海軍作戦計画上ノ要求トシテ九六式陸上攻撃機ノ大増産ヲ命ゼラル海軍ハ中島、愛知、川西三機体製作会社及多数ノ材料会社ヲ当所ニ召集シ第一回増産会議ヲ行フ…」(三菱重工業名古屋航空機製作所『当所沿革年表』1940年、『愛知県史資料編30 工業2』2008年、に収録)。

海軍九六式陸上攻撃機以降の国産化機種



(『三菱重工 No. 6 航空機特集』)。

5、2、名古屋における航空機産業の歩み

5、2、1、域内の航空機生産の先駆け―陸軍工廠

1904年、東京砲兵工廠熱田兵器製造所が設立され、1916年、大阪砲兵工廠名古屋兵器製造所が設置される。1917年末に飛行機製造を開始していた熱田兵器製造所の事業拡張として、新たに発動機製造専用として千種機器製造所が設立される。

「千種機器製造所ハ航空用発動機ノ製造ヲ目的トシテ大正7年エヲ起シ同9年作業ヲ開始セリ」（「名古屋工廠現況」『陸軍造兵廠歴史』昭和2年度、『愛知県史 資料編30 工業2』2008年、に収録）。

その背景には、1918年からのフォール大佐を長とするフランス航空団による技術伝習の実施があり、フォール航空団による伝習は、航空機製作の分野では「機体製作班」は所沢で、「発動機製作班」は、熱田兵器製造所で行われた。機体製作班は「サルムソン機体」を製作し、1920年10月に第一号機を完成した。発動機班は東京及び大阪の両砲兵工廠に派遣された「将校、技師、技手及び雇員」によって「サルムソン式二三〇馬力発動機の運転試験」を1920年2月に実施する（防衛庁防衛研修所戦史室『陸軍航空兵器の開発・生産・補給』朝雲新聞社、1975年）。以上の結果、「所沢には機体の製作所が、熱田にはエンジンの製作所」がつくられ「これら2工場で1日あたり機体1.5台、エンジン1台が生産」されるようになったという（クリスチャン・ポラック・在日フランス商工会議所『絹と光 日仏交流の黄金期』アシェット婦人画報社、2001年）。

1919年の陸軍航空部の設立とともに陸軍内の製造体制は「東京砲兵工廠熱田兵器製造所（機体）及び東京砲兵工廠千種機器製造所（発動機）」において本格化する（防衛庁防衛研修所戦史室『陸軍航空兵器の開発・生産・補給』）。いずれも名古屋の地であった。

熱田兵器製造所では、1918年に「ルノー発動機及びモ[モーリスファルマン]式四型飛行機機体」の製造に着手し、「ルノー発動機（70馬力）」は1918年より1920年まで45基、「モ式飛行機」は1918年より1921年までに99基を製造した（『碑の建立と思い出』名古屋陸軍造兵廠記念碑建立委員会、1980年）。熱田兵器製造所では、1919年9月には、「飛行機機製造の専修員を所沢陸軍航空本部補給部内仏国飛行団飛行機機体専修班に遣わし、実地製造を研究せしめ、次に来たるべき飛行機の製造に備えた」ことで、1921年4月には、サルムソン社から陸軍が機体とエンジンの製作権を購入し、制式機とした乙式一型偵察機（木村秀政・田中祥一『日本の名機100選』文春文庫、1997年）の「サ[サルムソン]式飛行機機体」の製造に着手し、1928年までに340機の機体を製造した（『碑の建立と思い出』名古屋陸軍造兵廠記念碑建立委員会、1980年）。1920年11月に完成した千種機器製造所は、フランスの「サルムソン29型発動機」を製造した（『碑の建立と思い出』名古屋陸軍造兵廠記念碑建立委員会）。

熱田兵器製造所において、金属製飛行機の製作もすすめられる（1926年）。

「熱田兵器製造所ニ於テ「ドルニエ」式金属製飛行機ヲ製作スルコトナリタリ、本機ハ従来当製造所ニ於テ製作セルモノニ比シ其ノ寸度甚シク大ナルヲ以テ之レカ

組立作業ニ充当スヘキ工場ナク…差当リ現存工場ニ模様替ヲ施シ本機ノ組立作業ニ充当セムトス」(陸軍省『永存書類 乙輯第二類第二冊』大正15年『愛知県史 資料編30 工業2』2008年)。

陸軍造兵廠名古屋工廠本部・熱田製造所・千種製造所



(絵はがき『陸軍造兵廠名古屋工廠』財団法人共栄会名古屋支部) [1923年に、陸軍造兵廠名古屋工廠熱田兵器製造所・千種機器製造所となる]。

しかし、1938年、陸軍造兵廠名古屋工廠飛行機工場は立川に移転されたことで、同所は、兵器生産に特化することとなった(『愛知県史 資料編30 工業2』2008年)。

ところが、1943年、「航空機緊急増産」のために、陸軍造兵廠においても航空機部品生産を分担するに至る。

「兵器行政本部協力ノ実績 昭和18年、6、14

一 造兵廠並ニ其ノ管下工場ノ協力 航空機緊急増産ノ為陸軍行政本部ハ造兵廠及其管下工場ノ余剰能力ノ全力ヲ以テ航空機並ニ同部品材料ノ生産ニ協力スル方針決定セラルルヤ昭和17年12月ヨリ昭和18年1月ニ亘リ之カ具現実行ニ発足シ取敢ヘズ機体、発動機ノ部品ノ生産ヲ委託スルコトトシ…」(「兵器行政本部協力の実績等」森川史料、国立公文書館アジア歴史資料センター所蔵)。

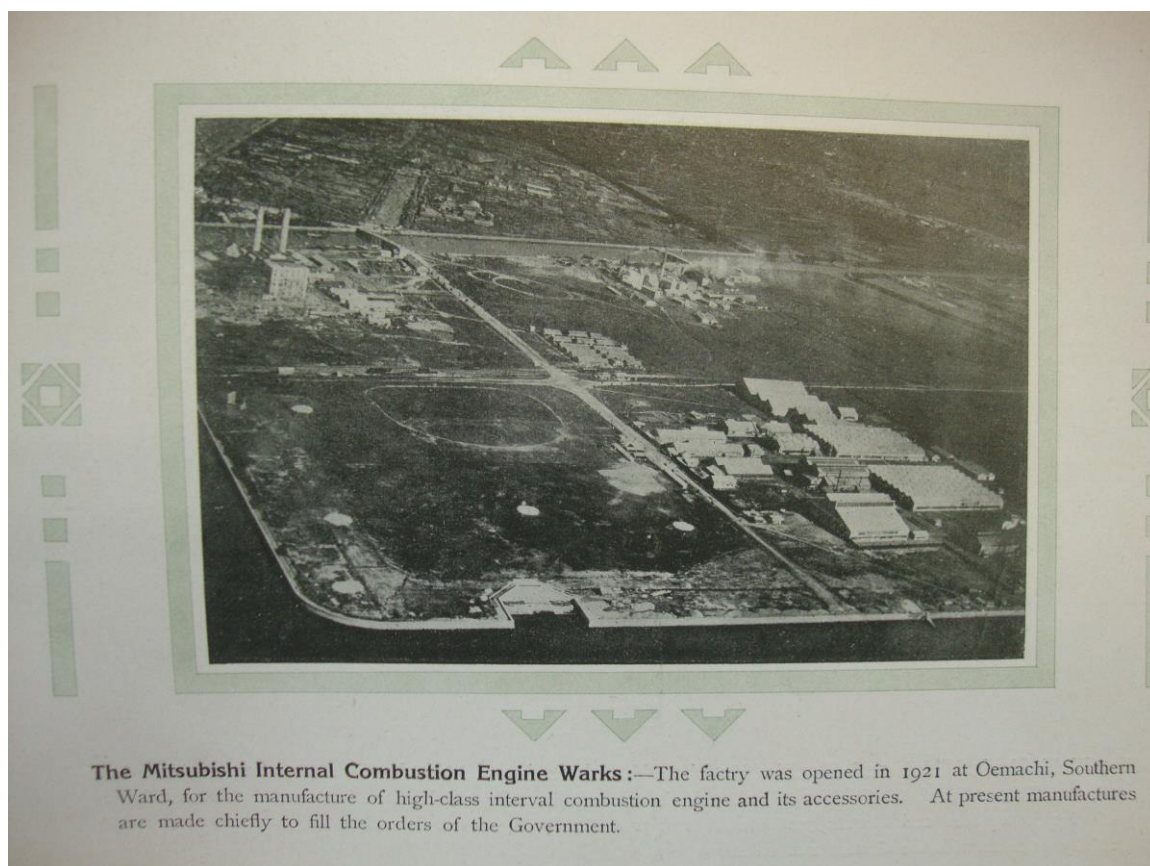
名古屋陸軍造兵廠(1940年に兵器廠・造兵廠が再編・統合され同名となる)も三菱重工業向けの取付金具やボルト、タンク締付牝螺子などを生産する。

5、2、2、三菱重工業名古屋航空機製作所

5、2、2、1、三菱の進出

1920年、三菱内燃機製造が設立され、1921年、名古屋工場が完成し、三菱内燃機名古屋製作所となる。名古屋への進出については福沢桃介率いる名古屋電灯・木曾電気製鉄用地の分譲による用地確保、名古屋電灯からする電力需要開拓という背景があった(『愛知県史 資料編30 工業2』2008年)。

三菱内燃機名古屋製作所(1927年) 政府需要向け製品が主とある。



(『CITY OF NAGOYA AND ITS ENVIRONS』名古屋市役所、1927年)。

5、2、2、2、戦前における三菱重工業名古屋航空機製作所の全国的な位置

戦前における三菱重工業名古屋航空機製作所の全国的な位置については、次の通りであった。

「当社は、大正10年に工場を建設して以来、航空機の生産を続けて参りましたが、終戦によりその生産を停止するまでに、概ね

航空機機体	18,000機
航空機用発動機	50,000台

の生産を致し、これらの大部分は旧陸海軍に納入されました。而して、第二次大戦末期に於いて我社の生産量は、全国生産量の30－40%を占めていたのであります。

大幸工場は終戦時迄は我国航空機用発動機総生産量の30－40%を生産していた工場」であった(『航空機事業の現況 昭和28年11月1日』新三菱重工業株式会社名古屋製作所、『新修 名古屋市史資料編 現代』2012年、に収録)。

同所の大江工場・大幸工場の生産については、次の通りであった。

「大江工場

月産400機に達し、我国航空機生産量の35%を占める大工場となり、その内でも〇式戦闘機、新司令部偵察機雷電(戦闘機)一式陸上攻撃機等は当時世界各国のものに比し聊かも遜色のない優秀機であり、航空機と言えば三菱の大江と云われる時代であった。

大幸工場

金星、瑞星、火星の各種航空発動機を月産2,300台延約6万台生産し、当時の我が国航空発動機総生産量の44%強(台数にして)60%(馬力にして)を占めていたが昭和19年12月13日以来数次の空襲により工場の95%以は被害を受け、殆ど使用不能となった。

	航空機機体	発動機
従業員数(昭和19年6月)	120,000人	80,000人
生産台数(発足以来終戦迄)	18,000機	60,000基
最高月産台数(昭和19年度)	400/月	2300/月
我国生産台数に対する当社		
生産台数の比率	35%	44%

」(『名古屋航空機製作所の概要 昭和34年4月』新三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所、『新修 名古屋市史資料編 現代』2012年、に収録)。

5、2、2、3、国産化と国際的な開発競争への参入—零式艦上戦闘機の開発へ

当初は、外国人設計技師の採用と技術導入によって、陸海軍の競争入札に対応していたが、1935年前後より、航空機国産化を推進する。

1935年前後の日本企業は、海外からの技術導入を継続する。海外メーカーとの各種の特許契約による研究開発の推進であった。1934年11月、三菱重工業はアメリカのカーチス・エアプレーン・エンド・モーター社よりカーチスホー7型戦闘機用引込脚の製作権を獲得している。カーチス社は第一次、第二次大戦期には、ボーイング社とならぶ戦闘機のトップメーカーであった。この後、1935年2月に三菱重工業は堀越二郎設計の96式艦上戦闘機の試験飛行を実施する。海軍初の制式単葉戦闘機であったが、引込脚ではなく片持脚固定脚であった。三菱機の引込脚の採用は零式艦上戦闘機によって果たされる。

零式艦上戦闘機の開発の前提として、海軍が航空機国産化を推進すべく航空機メーカーを動員した試作計画の開始があった。最初の試作計画である「七試」（昭和七年度試作機）は、1932年4月に「民間各社の代表者及び担当者を航空廠に招集し」「この試作計画の重大な意味を」航空廠長が説明して開発計画がはじまる。三菱の堀越二郎は「その時まで、飛行機の機体の強度計算を相当勉強し、また欧米の航空機工場を視察して、色々な飛行機を観察した経験はあったが、設計主務者の助手としての経験がなかった」が三菱の「主任設計者」となり、「七試艦上戦闘機」の開発を担当する。海軍航空本部の技術部部員の佐波次郎機関中佐の支援により「片持式の単葉戦闘機」という新型戦闘機開発に取り組むも、翼の構造については「主として軽量と工作の容易という点から決定し」、以前に海軍が範としていた「ロールバツハ飛行艇の桁構造」を改良した主翼構造で開発をすすめた。1933年2月には、第一号機が完成し、1933年3月に各務原飛行場で三菱の社内試験飛行が行われるが、墜落し失敗となる。いそぎ、第二号機を製作し、海軍に引き渡し、海軍航空廠飛行実験部での飛行試験をおこない、第二号機を横須賀海軍航空隊に引き渡し、飛行試験を行うも、墜落し失敗となる。三菱が担当した七試艦上戦闘機と同様に七試、八試の民間企業担当の開発機は試作機どまりであり、制式化されたのは「94式水上偵察機一機種」であった。九試以降は制式採用に至る機種がほとんどとなってくる。三菱の設計主任者堀越二郎の言によれば、八試試作の頃より「外国でも、低翼単葉、全金属の近代式構造が一般化し」「飛行機の性能は躍進し始めていた」。それとの技術競争に際しては、96式艦上戦闘機の開発に示されるように軽量化のための枕頭鉋の採用や中島製の国産エンジンの採用もあるが、サンプルとして輸入したアメリカのノースロップ艦上偵察機からの官民挙げての技術吸収によっていたことが知られる（堀越二郎・奥宮正武『零戦 日本海軍航空小史』日本出版協同株式会社、1953年）。

日本の艦上戦闘機や艦上爆撃機は、アメリカに比べて航続距離が長く、防弾タンクなどの防御の装備が少なく、その分、機体の構造が軽量にできていたという特徴があった。その典型が零式艦上戦闘機であった。その発端は、日中戦争が長期化の様相となり、抗日の首都重慶への戦略爆撃を開始（1938年12月）したことであり、漢口の基地から780キロ西の重慶の市街地攻撃が、1941年まで無差別攻撃として行われる。従来の戦闘機では爆撃機を援護できず、航続距離の長い戦闘機を求められた。零式艦上戦闘機は抜群のスピードを誇り、20ミリの大口徑の機銃を装備し、航続距離2000キロであった。

零式艦上戦闘機は、開発機種十二試として1940年7月漢口に配置され、1940年8月、重慶空襲に出撃、はじめて中支戦線に投入され、漢口その他華中、華北の基地から四川省、雲南省、甘肅省等を含む、ほとんど中国全土の対地攻撃に投入され、1941年8月、太平洋方面へ投入されるというように、その投入範囲の広域化は、その製造数とともに際立っていた(雑誌『丸』など参照)。

零式艦上戦闘機型の航空機開発は国際的な開発競争の焦点であり、技術開発の情報が入り乱れていた。

FLIGHT

FEBRUARY 22, 1933

THE MODERN TREND

How They Originated Some Sixteen Years Ago :
Representative Types
Reviewed : The Vogue
Spreads to Biplanes

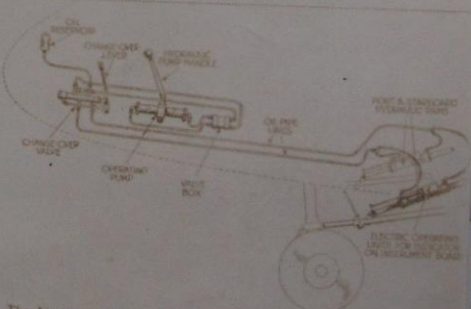
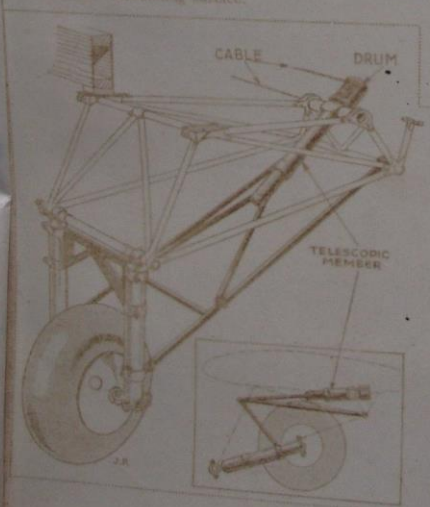

ALTHOUGH the first practical aeroplane had no wheels (we refer, of course, to the Wright Brothers' machine, which was launched along a rail by the pull of a cable over a pulley in a short tower, a hopping weight providing the extra motive force), it was not long before the early designers introduced wheeled undercarriages, and wheels have remained with us ever since, a necessary evil which many have come to accept as inevitable. Until a comparatively few years ago, when speeds were of the order of 100 m.p.h. or under, the drag of an undercarriage was of relatively small importance. As speeds increased and experience brought to light the vicious circle of trying to get more speed merely by "pulling on power," the reduction of drag passed from being a desideratum to becoming a necessity.

The undercarriage obviously presented one very fruitful field for improvement, and gradually the retractile undercarriage came into being. It has now become firmly established, and a number of systems have been tried out, differing in detail but mostly falling into two general classes: those in which the wheels are swung upward in a longitudinal plane and those in which the movement is in lateral direction. With the former it is usual to find that a portion of the wheel projects beyond the surface of the structural member used for housing it. When lateral operation is employed, it is rather easier to "bury" the wheel completely, and in several instances wooden or metal discs and strips are employed for closing completely any small opening left between the wheel and struts and the surrounding surface.

It is a matter of some difficulty to decide who was the first to employ a retractile undercarriage. Mr. James V. Martin, an American who was well known at Hendon in the early days of flying, certainly invented a retractile system and used it just after the war. In the Gordon Bennett Race held at Etampes, France, in 1920, a small monoplane built by the Dayton-Wright company of America was entered and made some flights, although a broken rudder cable prevented it from competing in the race. That machine not only retracted its wheels into the fuselage, but also had variable-camber wings, so that neither idea is quite new!

Various Types Equipped

Obviously the aircraft most suited for the installation is the low-wing monoplane, in which the size and movements of the working parts of the undercarriage are small, and which allows the wheels to be folded into the wing or engine nacelles. But high-wing monoplanes and biplanes have also been equipped. The Dornier Do-F and Fokker F XX are examples of the former type, and the latter machines, in which the wheels, when retracted, are usually housed in the fuselage, are to be seen almost exclusively in the U.S.A. Considering monoplanes, it is apparent that the wheels may fold in a lateral or longitudinal plane, or with a "twisting" motion, although this last type is not yet in general use. Let us first consider the most usual form of undercarriage—that which folds longitudinally.



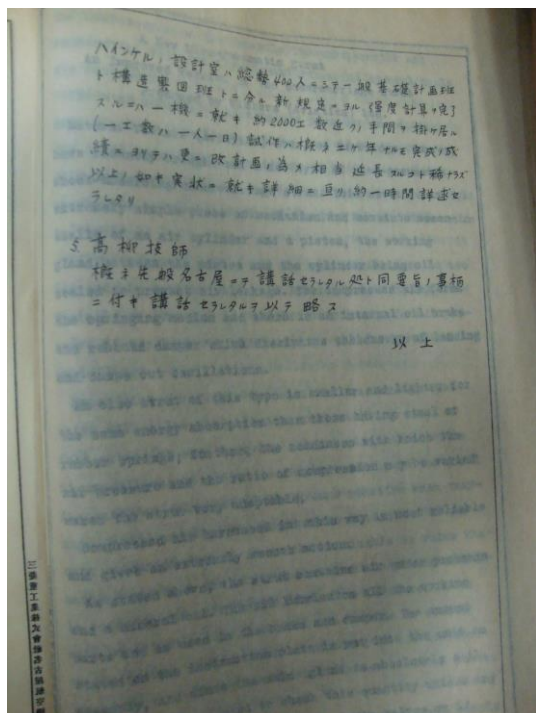
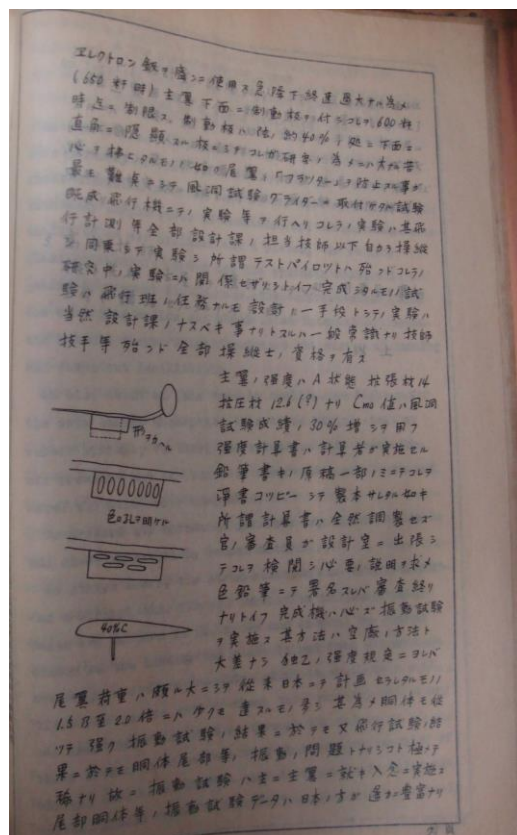
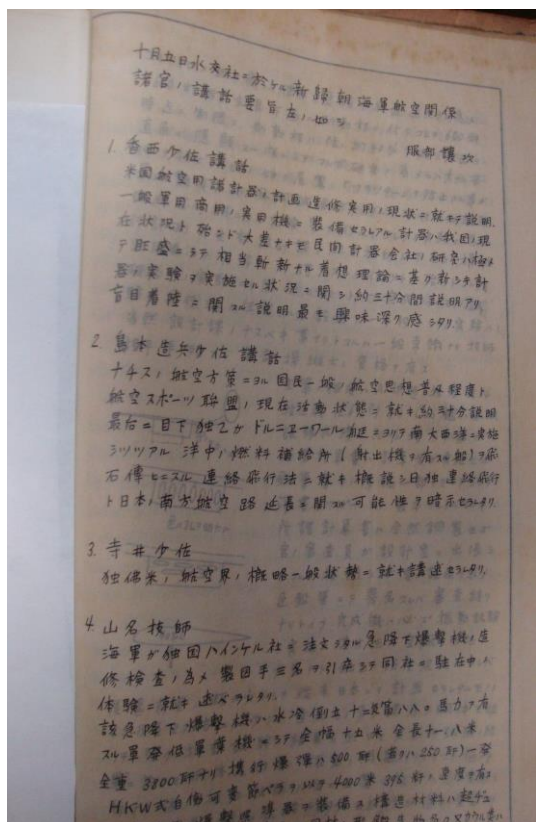
The Airspeed "Retractor" undercarriage folds longitudinally and leaves undercarriage on a production aircraft, and is now fitted to the "Countryside" control and to:

(Left) On the D.H. "Comet" racing monoplane the wheels retract rearwards into the engine nacelles.

(『三菱重工業名古屋航空機製作所機体設計課・綴』(仮)、1935年頃)。

海軍収集の技術情報も航空機メーカー各社に伝えられた。

ドイツ・ハインケル社に駐在の山名技師情報(新帰朝海軍航空関係者の講話)。



(『三菱重工業名古屋航空機製作所機体設計課・綴』(仮)、1935年頃)。

「主翼ノ強度」を高めるため、「色々孔ヲ明ケル」とある。山名技師は「海軍ガ独国ハインケル社ニ注文シタル急降下爆撃機ノ造修検査」のため同社に駐留した。

日本海軍の設計思想については、その特徴が、零式艦上戦闘機に表れている。同機は「銃弾を受けるとすぐに火がついてばらばらに燃えてしまう。アルミニウム合金の部品にはすべて穴が開いている。それは、軽量化に対する努力工夫であり、穴をあけたことで強度が弱まることはありません。穴をあけることで材質に強度を与えている場合もあります」としている。この軽量さが零戦の「優れたスピードと上昇能力と航続距離」を可能にしたのであり、空気抵抗を減らすための枕頭鉋、重量を減らすための部材の各所に穴をあける、そして住友金属の超々ジュラルミンの製造に成功したことで、強くて軽い金属製機体が開発可能となった。しかし、防禦、防弾の装備が軽視されてしまった(石井寛治『資本主義日本の歴史構造』東京大学出版会、2015年)。

零式艦上戦闘機五二型・主翼骨格（主脚取付部）

〔五二型は1943年完成で零戦各型の中で生産数は最多（前掲『零戦』）〕



零式艦上戦闘機五二型・操縦席背板



（三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場史料室展示）。

5、2、3、愛知時計電機

5、2、3、1、愛知時計電機の航空機事業への進出

愛知時計電機は、1893年の創立であり、1898年、愛知時計製造株式会社となり「日露戦争当時より兵器の製作に指を染め時計と共に電機諸機械及精密品兵器を製造」していた（『名古屋物産案内 第二版』1926年）。1912年、愛知時計電機株式会社と改称する。同社は、第一次大戦後の不況下、軍需品製造から飛行機生産へと進出する。

「…軍需品たる信管製造は旺盛を告げ、之が為不況に陥りし時計業を救済し、一面機械工業を隆盛ならしむるに至れり」（名古屋商業会議所「欧州戦乱の名古屋市に及ぼせる影響調査 第十回」1917年、『新修名古屋市史資料編 近代2』収録）。

「…大正9年…先年来調査研究中ナリシ飛行機製作ヲ開始スルノ議成リ本社敷地狭隘ノタメ…瑞穂工場ヲ一時飛行機製作仮工場トシ本年2月ヨリ之レカ改造増築ニ着手シ同時ニ技術養成ノタメ技師及職工ヲ横須賀海軍工廠ヘ派遣シ7月ニ至リ諸般ノ準備整ヒ茲ニ飛行機機体製作ニ着手シ11月7日第一号機ヲ完成セリ…」（愛知時計電機『創立二十五季記念誌』大正12年、『愛知県史資料編30 工業2』収録）。

第一次大戦後の1920年に同社時計部の輸出不振への対応として航空機製造に乗り出し、横須賀海軍工廠に技術者と職工を派遣する。1922年、現在の船方の地に移転し飛行機事業を拡大する。同社は海軍機専用の航空機メーカーであった。

「…大正11年…九月十三日ヨリ瑞穂飛行機工場ヲ船方ニ移転シ十月ヨリ新工場ニ於テ作業ヲ始ムルト同時ニ本社時計部ヲ瑞穂分工場ニ移転セリ…又築港四号地ニ於テハ土地ノ買収ト同時ニ飛行機格納庫及棧橋ノ設備ニ着手スル」（同上）。

飛行機工業の発達したことは名古屋の誇り、としている（『中部日本大観 昭和6年』）。



5、2、3、2、愛知時計電機の経営は名古屋資本の総力

1926年3月、青木鎌太郎が取締役社長に就任し、同時に、愛知時計電機の航空機事業は、名古屋商工会議所の有力メンバーによって推進される。

「…昭和2年5月末…愛知時計電機

重役

社長	青木鎌太郎	〔昭和11年—昭和15年、名古屋商工会議所会頭〕
取締役	岡谷惣助	〔昭和8年—昭和11年、名古屋商工会議所会頭〕
取締役	富田重助	
取締役	伊藤次郎左衛門	〔昭和2年—昭和8年、名古屋商工会議所会頭〕
取締役	鈴木惣兵衛	〔大正2年—大正9年、名古屋商業会議所会頭〕
取締役	増本敏三郎	〔明治42年—大正8年、名古屋商業会議所書記長〕
監査役	渡辺義郎	
監査役	神野金之助	
監査役	瀧 定助	〔大正10年—昭和7年、名古屋商業会議所副会頭〕

」（『東洋経済株式会社年鑑 第五回』1927年）。

※名古屋商業会議所は、1928年に名古屋商工会議所となる。

愛知時計電機の役員および大株主の構成（1941年）

重役	大株主	持株数(総株数、60万)
社長 青木鎌太郎	名古屋・鈴木惣一郎	30110
専務 増本敏三郎	同 青木鎌太郎	20500
常務 小栗信一	同 愛知銀行	20000
同 神田純一	東京 帝国生命	17000
取締役 岡谷惣助	名古屋・五明得一郎	16200
取締役 鈴木惣一郎	同 岡谷保産合名	15000
取締役 伊藤次郎左衛門	同 和同会	13265
取締役 福田徳太郎	同 松坂屋	11850
取締役 米沢宏三	同 加藤勝太郎	10190
取締役兼支配人 平野常樹	大阪 日本生命	10000
監査役 渡辺義郎	名古屋・神野金之助	8640
監査役 神野金之助	名古屋・磯貝 浩	8580
監査役 相馬半治		

（『東洋経済株式会社年鑑 第十九回 昭和十六年版』昭和16年、名古屋株式取引所『調査事報』第六卷第一〇号、1941年10月）。

※ 重役の主な肩書は、増本敏三郎〔愛知時計電機副社長〕、小栗信一〔愛知時計電機

常務取締役)、神田純一〔東邦化学工業常務取締役〕、岡谷惣助〔岡谷商店社長〕、鈴木惣一郎〔材惣木材社長〕、伊藤次郎左衛門〔松坂屋会長〕、福田徳太郎〔愛知時計電機取締役工務部長〕、米沢宏三〔愛知時計電機取締役機体部長〕、平野常樹〔愛知時計電機取締役〕、渡辺義郎〔東海銀行会長、《愛知・名古屋・伊藤の3銀行が合併し東海銀行となる(1941年)》、神野金之助〔名古屋鉄道副社長〕、磯貝浩〔愛知県農工銀行頭取〕(『産業乃日本 大名古屋案内 昭和17年版』名古屋経済研究所)。

1943年、愛知時計電機も愛知航空機を分社化することで軍需工業、航空機産業の代表的な企業として拡張を遂げる。資本系統は、鈴木惣一郎、青木鎌太郎、岡谷惣助、松坂屋など名古屋の企業家、青木鎌太郎系統、あるいは、当該期に名古屋商工会議所会頭であった青木鎌太郎を代表とする「愛知航空機 資本系列 中京財閥」(山崎広明「第一章 日本戦争経済の崩壊とその特質」東京大学社会科学研究所編『ファシズム期の国家と社会 2 戦時経済』東京大学出版会、1979年)と規定される。

伊藤次郎左衛門が会長を務める松坂屋



(『楽しい生活 愛知県工場写真画報 第一輯』愛知県職業協会、1941年、愛知東邦大学図書館下出文庫)。

戦時期の愛知・名古屋の経営者の所得ランク表から、愛知時計電機の経営者の位置が知られる。

最高高額所得者割当貯蓄協力状況調

昭和十八年末現在

職業	氏名	住所	所得金額
社長	伊藤次郎左衛門	西区茶屋町三ノ三	7 5 5, 6 5 0 円
会社重役	豊田利三郎	東区白壁町二ノ五	6 7 9, 3 2 0
銀行頭取	岡谷惣助	中区蛭子町五〇	4 9 7, 2 0 0
工業	小林進一	熱田区本町桃ノ木四六	4 6 5, 2 4 0
社長	荒川長太郎	東区京町二ノ一四	3 7 2, 9 7 0
	近藤洋二	西区伝馬町六ノ三	3 2 6, 9 6 0
会社重役	三輪常次郎	東区朝日町一ノ一〇	3 1 8, 2 3 0
会社員	鈴木惣一郎	西区木挽町五ノ一二	2 7 9, 1 2 0
社長	大隈栄一	東区富士塚町三ノ一〇	2 6 6, 4 9 0
鉄工業	笹井為蔵	熱田区本町桃ノ木三四	2 5 5, 4 4 0
材木商	服部小十郎	中区下堀川町六七	2 4 6, 5 3 0
	後藤幸三	昭和区汐見町	2 3 3, 4 9 0
小間物卸売	森本善七	中区鉄砲町三ノ九	2 3 2, 6 2 0
会社員	加藤勝太郎	中区南桑名町五ノ四	2 3 1, 9 4 0
株式取引業	青木留次郎	南区南伊勢町	2 2 9, 6 3 0
社長	中村興右衛門	東区萱屋町一ノ二五	2 1 9, 1 8 0
	平松愛之助	中区鉄砲町二ノ二八	2 1 6, 8 9 0
会社員	後藤英一	昭和区村田町三ノ三五	2 1 5, 8 3 0
社長	瀧晋太郎	西区東萬町三ノ三	2 1 5, 2 6 0
会社重役	下出義雄	中区南大津通二ノ一三	1 9 6, 2 8 0
地主	関戸有松	西区堀詰町一ノ一〇	1 8 4, 2 1 0
荒物卸業	山崎十兵衛	西区伝馬町三ノ一七	1 8 3, 6 9 0

(『昭和十九年 高額貯蓄組合ニ関スル綴』 1 9 4 4 年、愛知県公文書館所蔵)。

5、2、3、3、愛知時計電機・愛知航空機の製造実績

愛知時計電機、愛知航空機の航空機生産の実績は次の通りである。

航空機・航空発動機生産実績(試作機含まず)

航空機 単位：機

	昭和16年まで	17年	18年	19年	20年	総生産数
愛知時計電機	2,103	349	—	—	—	2,452
愛知航空機	—	—	949	1,496	502	2,452
計	2,103	349	949	1,496	502	5,399

航空発動機 単位：台

	昭和16年まで	17年	18年	19年	20年	総生産数
愛知時計電機	1,694	198	—	—	—	1,892
愛知航空機	—	—	466	733	274	1,473
計	1,694	198	466	733	274	3,365

主な機種別生産数は、九九式艦上爆撃機が、1,292機、艦上爆撃機「彗星」が、1,818機であり、製造期間別は次の通りである。

九九式艦上爆撃機11型	1939—1942年	476機
九九式艦上爆撃機22型	1942—1944年	816機
彗星12型艦上爆撃機	1942—1944年	320機
彗星33型艦上爆撃機	1944—1945年	536機
彗星43型艦上爆撃機	1945年	296機

(「愛知航空機生産年史」防衛省防衛研究所図書館所蔵)。

発動機の生産台数は、次の通り。

「寿」二型空冷式星型9気筒	1,080基
「アツタ」30型水冷式A型12気筒	873
「アツタ」20型水冷式A型12気筒	843

愛知航空機の主要工場別・人員は次の通り。

機体	永徳工場	16,225(昭和20年2月)
	船方工場	3,000(昭和20年2月)
発動機	熱田工場	6,681(昭和20年2月)

(『愛知機械工業50年史』1999年)。

6、戦時期名古屋市の工業構成の変化

6、1、名古屋の工業生産は、繊維工業から重化学工業中心へ

戦時下の名古屋市の工業については、「中京工業地帯」の中心と言われる。

「東海、東山、北陸を含めた所謂中部日本が軍需工業地帯として累年目覚ましい発展を遂げて」「名古屋を中心にした中京工業地帯の伸び方は、恐らく我が国随一ではないかと」。

業種別でも、繊維工業から機械工業へと中心が交代する。

「昭和14年の名古屋市の工産額中、機械器工が全体の42%で第1位を占め繊維工業は18%で第二位となつて居る。昭和5年頃に比較すると…全く逆転して居ることがわかる。しかも、中京の軍需工業の本格的な発展は、寧ろ其の後なのである」(『中部日本の事業と会社 昭和18年版 第6回』)。

表現は変わるが、繊維工業から重化学工業への交代は、日中戦争の開始の1937年であった。

工業生産額の推移

	繊維工業	重化学工業	その他
昭和7年	51.0%	16.7%	32.3%
昭和11年	39.2%	27.6%	33.2%
昭和12年	30.7%	39.3%	30.0%
昭和13年	19.3%	56.1%	24.6%
昭和15年	15.6%	59.2%	25.2%

(『名古屋産業振興調査報告書』名古屋商工会議所ほか、1953年)。

名古屋市工業は、戦時下、重化学工業への特化を加速させる。

工業生産額の割合の推移

	重化学工業	軽工業	その他
昭和11年	27.7%	70.8%	1.5%
15年	46.6%	53.4	—
18年	85.0%	14.4%	0.6%
20年1-6月	64.1%	35.1%	0.8%

(「資料 工業生産の推移」『名古屋商工』第3巻第1号、名古屋市経済局、1947年1月12日)。

産業分類別にみれば、名古屋の工業生産は「機械器具工業」に特化する。

名古屋市工業の推移・従業員数別(人)			
	1936年末	1940年末	1943年末
総数	143,303	193,458	314,663
金属工業	7,397	15,988	32,336
機械器具工業	38,477	70,335	231,440
化学工業	4,734	9,265	7,536
瓦斯及電気業	262	644	734
窯業及土石業	16,827	12,148	3,736
紡織工業	40,882	40,732	15,573
製材及木製品工業	10,068	15,020	7,290
食料品工業	6,150	12,224	5,689
印刷及製本業	3,035	4,153	1,708
その他の工業	15,471	12,949	8,621

(「資料 工業生産の推移」『名古屋商工』第1号、名古屋市経済局、1947年1月12日)。

名古屋市工業の推移・生産額別(単位、千円)			
	1936年末	1940年末	1943年末
総数	608,460	916,402	2,304,879
金属工業	20,086	62,188	313,870
機械器具工業	115,363	235,840	1,537,815
化学工業	32,717	100,604	105,923
瓦斯及電気業	9,156	—	13,178
窯業及土石業	43,364	46,831	29,255
紡織工業	238,445	189,630	61,323
製材及木製品工業	29,403	77,274	48,657
食料品工業	55,884	101,072	136,026
印刷及製本業	13,268	15,244	17,207
その他の工業	50,774	57,719	41,624

(資料「工業生産の推移」『名古屋商工』第1号、名古屋市経済局、1947年1月12日)。

6、2、名古屋の工業の航空機工業への特化

戦時下の名古屋市工業において構成比を高める機械器具工業の中心は航空機産業であった。「名古屋市は戦時中航空機の生産に於いて全国の六割を占めていた」のであり、「名古屋市の工業は戦争中、市の産業90%までが航空機やその他の軍需品を作る工場であり、航空機や自動車の部品を作る所謂機械工業が全工場数の六割を占めていたのであって、一口に言えば戦争による航空機を生産を始めた為に急速に発達したに過ぎないのである。」（「名古屋市の下請工業の復活と原材料、部品工業の振興を図れ」『名古屋商工』第5巻第2・3合併号、1949年3月20日）。

名古屋市工業における航空機産業の隔絶性は名古屋市主要会社工場別職工数ランク表（1939年）から知られる。

名古屋市主要会社工場別職工数ランク（1939年）

工場会社名	住所	職工数（人）
愛知時計電機	熱田区船方町	14、063
三菱重工業・名古屋発動機製作所	東区大幸町	13、000
陸軍造兵廠名古屋工廠熱田兵器製造所		12、699
三菱重工業・名古屋航空機製作所	港区大江町	9、200
三菱電機・名古屋製作所	東区矢田町	3、041
大同製鋼	港区龍宮町	2、787
服部商店	昭和区熱田東町	2、372
日本陶器	西区則武新町	2、327
大同製鋼	南区星崎町	2、098
日清紡績	南区豊田町	1、975
岡本工業	南区星崎町	1、863
近藤紡績所	南区呼続町	1、788
庄内川レーヨン	西区堀越町	1、654
大同製鋼・熱田工場	熱田区花表町	1、621
豊田紡織・南工場	中村区米野町	1、471
日本碍子	昭和区堀田通り	1、440
大東紡績・名古屋工場	東区織部町	1、424
豊田紡織・本社工場	西区米田町	1、349
日東紡績	中川区八熊町	1、340
帝国撚糸織物	西区上名古屋町	1、323
神戸製鋼所	西区光音寺	1、300
大隈鉄工所萩野工場	西区辻町	1、105
東洋紡績・大曾根工場	東区上飯田	1、091
金城鑿岩機製造	南区豊田町	987

日本毛織・名古屋人絹工場	中川区岩塚町	883
日本特殊陶業	昭和区堀田通り	836
服部商店桜田工場	熱田区桜田町	716
明治時計製造合資会社	南区明治町	702
合資会社平野製作所中川工場	港区玉船町	654
名古屋螺子製作所	南区呼続町	649
藤田製作所	昭和区二野町1ノ18	612
愛知時計電機	昭和区堀田通り	590
豊田押切紡織	西区葭原町	537
東洋紡績・尾張工場	熱田区尾頭町	531
豊国機械工業	南区笠寺町	505

(『昭和14年3月起 労務者住宅共同宿舍建設関係書類綴』、名古屋市市政資料館所蔵、名古屋陸軍造兵廠記念碑建立委員会『碑の建立と思い出』1980年)。

名古屋市の工業生産の拡大期であった1943年の機体・発動機メーカーの工場と製造品の陸海軍別は、以下のようであった。

愛知・名古屋の航空機関係企業工場

愛知県航空機関係工場・機体発動機組立工場一覧(1943年10月・12月、現在)

会社(工場)名	所在地	陸海軍関係別
三菱重工業・名古屋航空機製作所	港区大江町7	陸、海
三菱重工業・名古屋航空機製作所道德工場	南区豊田町道德	陸
三菱重工業・名古屋航空機製作所瑞穂工場	昭和区瑞穂町五反田	陸
三菱重工業・名古屋発動機製作所	東区大幸町沖中998	陸、海
三菱重工業・名古屋発動機製作所枇杷島工場	西春日井郡西枇杷島町	陸
三菱重工業・名古屋発動機製作所大曾根工場	東区上飯田	陸
三菱重工業・名古屋金属工業所	東区大幸町沖中998	陸、海
愛知時計電機	熱田区千年字船方15	海
愛知時計電機・瑞穂工場	昭和区堀田通3丁目3	海
愛知航空機・永徳工場	港区稲永新田イ48	海
愛知航空機・熱田発動機製作所	熱田区熱田新田	記載なし
愛知航空機・船方工場	熱田区千年字船方	記載なし
中島飛行機・半田製作所	半田市大字乙川字五丁浜	海

出所:「昭和18年10月23日 官房長 農政課長殿 航空工業関係事務優先取扱ニ関スル件依命通牒」「昭和18年12月15日 官房長 農政課長殿 航空工業関係事務優先取扱ニ関スル件通牒」『臨時農地等管理令 経済部農務課 自昭和16年至昭和20年』愛知県公文書館所蔵。

7、労働力の動員—中部圏の発端—

7、1、労務要員動員

戦時下、激増する軍需工業・航空機産業の「労務要員」は、「中部七県」から募集された。

名古屋対中部諸県トノ交通連絡ノ改善ニ関シ陳情ノ件

〔名古屋商工会議所、昭和15年1月8日〕

「事变下軍需工業ニ於ケル労務要員動員募集ノ困難ナルニ鑑ミ厚生省ニ於テハ其ノ募集地域ニ就キ割当制ヲ実施セラレ当地軍需工場ハ愛知、岐阜、三重、静岡、山梨、長野、新潟ノ中部七県ヲ…〔募集地域とした〕」。

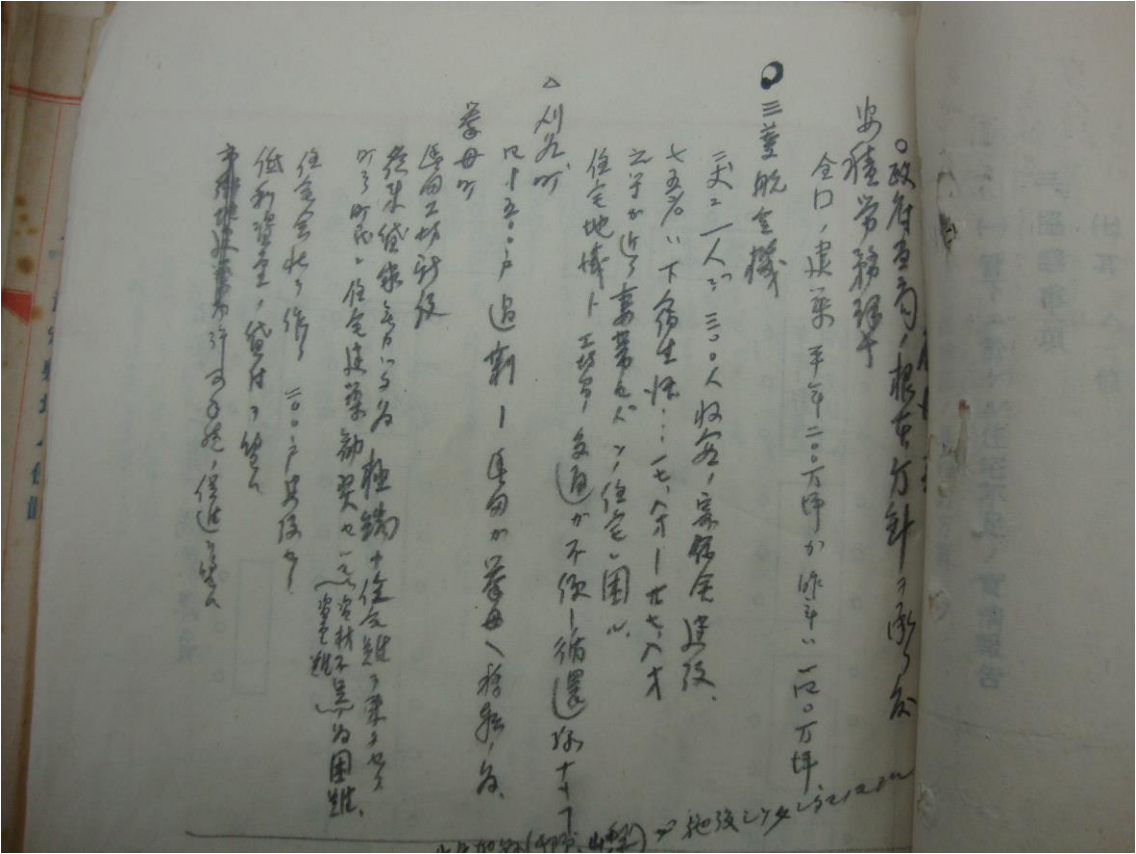
中部各県下より名古屋の時局産業目指して来名せる労務者数



(名古屋国民職業指導所・労働動員展覧会協賛会『労働動員展覧会概要』1941年、愛知東邦大学図書館下出文庫)。

7、2、工場増産と住宅事情一名古屋市人口、130万人台へー

1939年3月に厚生省の次官を派遣して開催された愛知県の「住宅対策懇談会」の記録には、男子職工増により、三菱航空機は300人収容の寄宿舍建設、挙母町の豊田工場新設のため極端な住宅難が生じたことなどが記されている。



(『昭和14年3月起 労務者住宅・共同宿舍建設関係書類綴』名古屋市市政資料館所蔵)。

名古屋市の職工数・人口の推移

年	職工数			人口 (人)
	総数	男	女	
1937	143,887	151,577	42,310	1,186,900
1938	174,970	131,932	43,038	1,224,100
1939	218,433	167,757	50,676	1,249,100
1940	169,509	121,435	48,074	1,328,084
1941	165,448	117,005	48,443	1,379,738
1942	280,961	229,746	51,255	1,353,341
1943	314,663	261,685	52,978	1,365,209
1944	129,478	85,958	43,520	1,334,100
1945	41,173	32,095	9,078	597,941

(『昭和28年版 数字が語る名古屋』名古屋市総務局統計課)。

7、3、1、労働者の生活—繊維工業—

愛知県下工場における「勤労戦士の生活振り」、「本県産業戦士の工場生活」、「本県産業区域の生産生活二十四時間」は次のようであった。

東洋紡績・大曽根工場



興亜紡績



(『楽しい生活 愛知県工場写真画報 第一輯』愛知県職業協会、1941年、愛知東邦大学図書館下出文庫)。

7、3、2、労働者の生活—航空機工業—

三菱重工業・名古屋発動機製作所は、東区大幸町に位置し、生産のピークの1944年には、61、761人が働いていた（『陸軍軍需工業年鑑 昭和18年版』1944年2月）。そこでの労働者の工場生活は次のようであった。

三菱重工業・名古屋発動機製作所、金属工業所



（『勤労と錬成 昭和十七年版』名古屋北国民職業指導所、1942年、名古屋市市政資料館所蔵）。

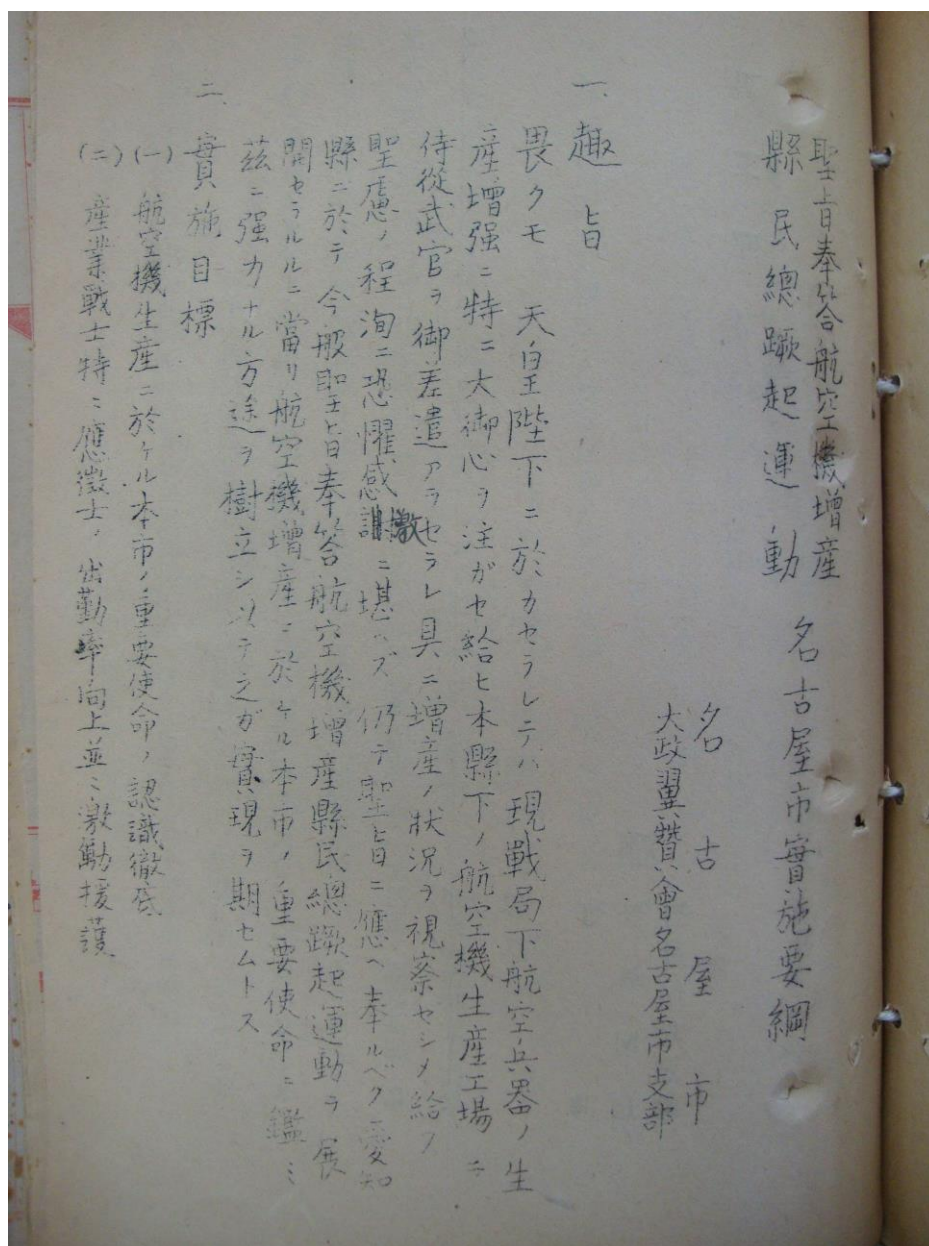
7、4、航空機増産と愛知県・名古屋市

名古屋における航空機生産の拡大は、愛知県と名古屋市に住宅供給と交通網の整備をせまるものであったが、その生産のピークをなす1944年には、愛知県・名古屋市が航空機生産の拠点として「帝国枢要の地」となるに至り、「聖旨奉答航空機増産県民総決起運動」を展開する。名古屋市においても「市内ノ大工場以外ノ協力工場（工員100人以下ノ工場）ニ対シ朝礼或ハ昼ノ休憩時ヲ利用シテ激励感謝ノ挨拶ヲ一人10分程度述べルコトナリ、一応40名ノ方ヲ指名シ（氏名ヲ呼上グ）大体各工場ヘ県議、翼賛会協議員、市議ノ内二名宛組ンデ出掛テ頂キ、五月五、六日頃カラ開始スル予定デアル旨諒解ヲ求ム」こ

とを市会で確認する。工員の激励であった。要は「県民生活全般ヲ挙ゲテ航空機生産増強ニ集約シ物心両面ヨリ之ニ協力」せんとするものであった。「女子動員」と「出勤率向上」がその狙いとするところであった。「欠勤者ニ対シテハ監督委員又ハ隣組長等ヲシテ家庭を訪問激励」し、「長期欠勤者又ハ出勤常ナラザル者ハアルトキハ名古屋市ニ在リテハ之ヲ工場ヨリ区ニ通報」するなど、徹底的なものであった（『自昭和7年 市会協議会日誌』名古屋市市政資料館所蔵）。

聖旨聖旨奉答航空機増産県民総決起運動名古屋市実施要綱[部分]

(1944年5月1日より実施)



(『自昭和7年 市会協議会日誌』名古屋市市政資料館所蔵)。

(以上)